



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,

chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU

MARDI 20 OCTOBRE 2020**

SESSION 2020-2021

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN

DINSDAG 20 OKTOBER 2020**

ZITTING 2020-2021

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 02
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Interpellation de Mme Carla Dejonghe	1
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "la communication en soutien à l'extension du métro".	
Interpellation jointe de M. David Weytsman,	1
concernant "le report de la date de mise en service de la ligne 3 du métro".	
Discussion conjointe – Orateurs :	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. David Weytsman (MR)	
Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)	
M. Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mme Cielte Van Achter (N-VA)	
M. Julien Uyttendaele (PS)	
M. Arnaud Verstraete (Groen)	
Mme Elke Van den Brandt, ministre	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	15
à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,	
concernant "le bilan du logiciel Musti et les nécessités de modernisation du modèle".	

INHOUD

Interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe	1
tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de communicatie ter ondersteuning van de metro-uitbreiding".	
Toegevoegde interpellatie van de heer David Weytsman,	1
betreffende "de verschuiving van de datum van indienststelling van metrolijn 3".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	
Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
De heer David Weytsman (MR)	
Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)	
De heer Jonathan de Patoul (DéFI)	
Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)	
De heer Arnaud Verstraete (Groen)	
Mevrouw Elke Van den Brandt, minister	
Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	15
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	
betreffende "de balans van de software MUSTI en de noodzakelijke modernisering van het model".	

103 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

105 **INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE**

105 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

105 **concernant "la communication en soutien à l'extension du métro".**

107 **INTERPELLATION JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**

107 **concernant "le report de la date de mise en service de la ligne 3 du métro".**

109 **Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).- Le gouvernement a adopté une politique de mobilité ambitieuse, dont les Bruxellois et les touristes voient clairement les effets.**

Mon groupe est très attaché à l'extension du métro entre la gare du Nord et la station Albert, que votre note de politique générale et l'accord de gouvernement promettent pour cette législature. La ligne de métro 3 constitue un investissement à la fois nécessaire, profitable et rentable. Selon le Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), elle permettra d'augmenter de manière significative le nombre d'usagers des transports en commun, pour autant que son accessibilité soit assurée partout.

L'Open Vld considère le métro comme l'épine dorsale du réseau bruxellois de transport public et comme l'unique véritable concurrent de la voiture.

Nous constatons cependant que certaines associations continuent de s'y opposer fermement, en jouant auprès des riverains sur la peur du changement. Elles ont bien entendu le droit de s'exprimer, mais il me paraît aussi important que les pouvoirs publics informent les riverains de manière objective sur les travaux et les avantages d'un projet d'une telle ampleur.

111 *Des décisions aussi importantes ne sont pas prises à la légère ; elles reposent sur des études s'étalant sur plusieurs années. Pour obtenir une adhésion suffisamment large à l'extension du*

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de communicatie ter ondersteuning van de metro-uitbreiding".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,

betreffende "de verschuiving van de datum van indienstelling van metrolijn 3".

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Het mobiliteitsbeleid van deze regering is terecht ambitieus. Brusselaars en bezoekers van Brussel kunnen dagelijks de vooruitgang zien die op mobiliteitsvlak wordt geboekt. De bijkomende fietspaden, fietsstraten en woonerven zijn heel zichtbaar. De Open Vld-fractie kijkt ten eerste uit naar de uitbreiding van de metro tussen het Noordstation en Albert, die tijdens deze regeerperiode aangelegd zal worden. Dat staat zo in uw beleidsnota en in het regeerakkoord. Metrolijn 3 is een noodzakelijke, groeibevorderende investering die zichzelf zal terugverdienen. Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab), dat we zojuist nog aan het woord hoorden, voorspelt dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer door die lijn fors zal toenemen, op voorwaarde natuurlijk dat de toegankelijkheid van de lijn overal verzekerd is.

De Open Vld ziet de metro als de ruggengraat van het Brusselse openbaarvervoersnetwerk en als de enige echte concurrent voor de wagen. De metro moet de grote massa mensen vervoeren over een langere afstand, waarna die kunnen uitzwermen over trams, bussen en andere vervoersmiddelen.

We merken echter dat sommige verenigingen nog steeds openlijk en uitgebreid campagne voeren tegen de metro en dus tegen het regeringsbeleid. Persoonlijk vind ik die campagnes conservatief, agressief en zeer militant en ze laten geen ruimte voor enige vorm van informatie. Ze spelen heel hard in op de angst van buurtbewoners voor verandering. Uiteraard is het het democratische recht van die goed georganiseerde tegenbeweging om haar kijk op metrolijn 3 te communiceren. De samenleving heeft nu eenmaal kritische stemmen en een klankbord nodig. Maar even belangrijk is dat een overheid die een bepaalde beslissing heeft genomen, zelf communiceert en de buurtbewoners objectieve informatie verschaft over de werkzaamheden én over de voordelen daarvan. Dat geldt zeker als het over zulke belangrijke beslissingen gaat.

Een overheid informeert zich grondig om zulke belangrijke beslissingen over mobiliteit te nemen. Aan deze beslissing zijn jarenlange studies voorafgegaan. De overheid moet daar

métro, les pouvoirs publics doivent communiquer de manière proactive, et ce, dans le cadre d'une collaboration étroite et d'une communication cohérente entre le gouvernement, la STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris.

La communication liée à l'arrivée de la ligne 3 et aux travaux nécessaires est-elle prise en mains par une agence spécialisée ? Quelle stratégie de communication sera-t-elle adoptée dans les années à venir ?

Des moyens supplémentaires sont-ils prévus au cas où l'adhésion s'effriterait ?

115 *Y a-t-il déjà eu une concertation autour du plan de communication relatif à la ligne de métro 3 ? Une campagne est-elle prévue pour vanter ses avantages à long terme, tant pour l'environnement que pour la Région ?*

Comme vous le mentionnez sur votre page Facebook : "If you build it, they will come."

117 **M. David Weytsman (MR).** - Les présentations de la ligne 3 du métro nord mentionnaient la mise en service du tronçon Albert-Nord en 2024 et celle du métro jusqu'à Evere en 2030.

Sauf erreur de ma part, ce délai n'a jamais été remis en question, que ce soit lors du lancement du chantier de la future station Toots Thielemans ou lors de l'arrivée cette année de la première rame M7.

Récemment, un message en ligne de la STIB a annoncé discrètement que l'inauguration de la ligne 3 entre Albert et Gare du Nord aurait finalement lieu en 2025. Voilà un message qui nous a quelque peu surpris et déçu.

Les rames du métro M7 sont là, nous avons pu voir leur premier essai. Elles n'auront pas d'autre utilité autre que d'être affectées, en attendant, aux lignes 1 et 5.

Comment expliquez-vous que la date de 2024 pour le début de l'exploitation de l'axe Albert-Nord soit décalée à 2025, plus d'un an après la date initiale ? Pourriez-vous nous expliquer ce délai supplémentaire ? Faut-il s'attendre à ce que la date de 2030 pour la mise en service du métro sur tout le tronçon Albert-Evere connaisse également une extension du délai d'exécution ?

proactief over communiceren. Enkel op deze manier kunnen we een voldoende groot draagvlak voor de uitbreiding van de metro creëren en behouden. Dat vereist nauwe samenwerking en een gestroomlijnde communicatie tussen de regering, de MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris.

Wordt er momenteel nog samengewerkt met een gespecialiseerd communicatiebureau voor de communicatie rond de komst van en de werkzaamheden aan metrolijn 3? Welke communicatiestrategie rond metrolijn 3 wordt er de komende jaren gevolgd?

Kunnen er extra middelen uitgetrokken worden voor crisiscommunicatie, mocht het maatschappelijk draagvlak rond metrolijn 3 afbrokkelen?

Het Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles (Cawab) kijkt enorm uit naar de komst van metrolijn 3, waarvan ze voorspelt dat die tot een forse toename van het aantal gebruikers van openbaar vervoer zal leiden, weliswaar op voorwaarde dat de toegankelijkheid optimaal is.

Hebt u al overleg gepleegd over het communicatieplan voor metrolijn 3? Staan alle neuzen in dezelfde richting? Komt er een communicatiecampagne over de langetermijnvoordelen van de metro-uitbreiding voor het milieu en het gewest, net zoals de campagne over de uitbreiding van het fietspadennetwerk van de zomer? Zo'n campagne draagt bij tot een ruimer draagvlak.

Met een knipoog naar uw Facebook-account besluit ik met deze woorden: "If you build it, they will come".

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - Bij de voorstelling van de nieuwe metrolijn 3 bleek dat het traject Albert-Noordstation in 2024 in gebruik zou worden genomen en het traject tussen het Noordstation en Evere in 2030.

Voor zover ik weet, was er nooit discussie over die deadline. Onlangs meldde de MIVB echter discreet dat de inhuldiging van lijn 3 tussen Albert en het Noordstation pas in 2025 zal plaatsvinden, terwijl er wel al nieuwe metrostellen zijn geleverd.

Hoe verklaart u dat uitstel met meer dan een jaar? Valt het te verwachten dat er ook uitstel komt voor het traject tussen het Noordstation en Evere?

119

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo). - Sur le volet communication, le fait que des voix s'élèvent contre le projet de ligne 3 du métro n'est pas étonnant. En effet, une partie du monde associatif a, dès le début, fait remarquer qu'il s'agissait de travaux longs et très coûteux, que l'investissement dans les transports publics de surface à haut niveau de service et en site propre serait plus efficace - tant pour les kilomètres de parcours offerts que pour la rapidité de mise en fonctionnement - et que le métro apparaissait comme une solution de compromis pour valoriser le transport public sans remettre en cause l'omniprésence de la voiture.

En effet, une manière de rendre les transports publics de surface performants consiste à créer des sites propres, mais cela implique de prendre de la place en voirie sur l'espace jusqu'à présent dévolu aux voitures et à leur stationnement. Or nous avons récemment vu à quels débats houleux mènent les projets qui osent toucher à cet espace.

Le métro génère aussi des problèmes d'insécurité et des difficultés d'accès aux arrêts souterrains pour les personnes à mobilité réduite (PMR) - nous en avons suffisamment parlé ce matin -, surtout en cas de pannes d'ascenseur qui ne sont malheureusement pas à exclure. Même pour les usagers valides, la descente en station impose des temps de parcours supplémentaires qui, considérant la profondeur des stations - surtout pour la partie nord -, peuvent avoisiner deux minutes. Tel est le cas, par exemple, pour la station Botanique. Une telle profondeur est malheureusement comparable à celle de plusieurs futures stations envisagées.

Enfin, pour les usagers du sud de Bruxelles, cela impliquera des correspondances supplémentaires au niveau de la station Albert.

121

Nous rejoignons tout à fait Mme Dejonghe sur l'importance de la communication autour de ce projet, surtout pour ce qui concerne le phasage des travaux, les aménagements réalisés pour les riverains et usagers et, spécifiquement, pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cela permettra à chacun de s'adapter au mieux à cet énorme chantier. Il ne s'agit pas seulement de communiquer, mais surtout de se concerter avec les personnes concernées afin de limiter les impacts.

Au vu de l'ampleur du chantier, les retards dans les travaux ne m'étonnent pas du tout et ils étaient même prévisibles. Il existe toujours des imprévus et des obstacles nouveaux, mais je suis toutefois intéressée de connaître les raisons de tels retards.

M. Weytsman et Mme Dejonghe n'ont pas abordé une autre difficulté susceptible de se présenter, à savoir l'obstacle budgétaire. Les discussions sont en cours et il est probablement trop tôt pour répondre à cette question, mais la crise du Covid-19 aura-t-elle un impact sur les budgets disponibles pour ce projet extrêmement coûteux ? Il est question de près de 2 milliards d'euros...

Si des choix doivent être opérés, mon groupe est résolument en faveur d'une priorité donnée aux investissements de surface. C'est maintenant que nous devons fournir aux Bruxellois et aux

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - Het mag niet verbazen dat sommigen zich verzetten tegen de plannen voor metrolijn 3. Een deel van de verenigingen wees er van bij het begin op dat het om langdurige, dure werken gaat en dat het doeltreffender zou zijn om te investeren in goed werkend bovengronds openbaar vervoer met een eigen bedding. De metro lijkt een compromisoplossing om het openbaar vervoer op te waarderen zonder de alomtegenwoordigheid van de auto in vraag te moeten stellen.

Wie efficiënt bovengronds openbaar vervoer wil organiseren, moet immers eigen beddingen creëren. Daarvoor moet een deel van de plaats die de auto nu krijgt op de openbare weg, verdwijnen. Dat leidt doorgaans tot hoogoplopende discussies.

De metro kan onveilig zijn, en ontoegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit, zeker als de lift niet werkt. Ook voor wie goed ter been is, kost het bereiken van de sporen in een metrostation enkele minuten tijd, zeker als de halte diep onder de grond ligt.

Ten slotte zullen veel reizigers uit het zuiden van het gewest ter hoogte van het station Albert een bijkomende overstap moeten maken.

Ook Ecolo vindt het zeer belangrijk dat er duidelijk wordt gecommuniceerd over dit project, zodat alle betrokkenen zich zo goed mogelijk op het enorme project kunnen voorbereiden. Voorts moet de regering voor het nodige overleg zorgen om de impact zo veel mogelijk te beperken.

Het mag niet verbazen dat werkzaamheden van dergelijke omvang vertraging oplopen. Dat was zelfs voorspelbaar, aangezien er altijd onverwachte elementen en nieuwe hindernissen opduiken. Ik zou wel graag weten wat de exacte oorzaken voor de vertraging zijn.

Daarnaast kan ook het budget een probleem vormen. De besprekingen lopen nog. U kunt dan wellicht ook nog niet antwoorden op de vraag of de Covid-19-crisis een impact op de beschikbare budgetten zal hebben.

Als u een keuze moet maken, pleit Ecolo ervoor dat u voorrang geeft aan bovengrondse investeringen. U moet ervoor zorgen dat Brusselaars en pendelaars gebruik kunnen maken van infrastructuur die hen ertoe brengt om niet langer hun wagen te gebruiken, maar zich met de fiets, het openbaar vervoer of te voet verplaatsen. De uitbreiding van de metro is zeer duur en

navetteurs des infrastructures qui leur permettent d'effectuer un transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo, la marche à pied ou les transports en commun. L'extension du métro est très chère et ne concerne qu'une petite partie de notre Région. Surtout, la réalisation de ce type de projet prend beaucoup de temps.

123 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - Le groupe DéFI est attaché à l'extension du réseau de métro bruxellois, car ce moyen de transport est à la pointe en matière de capacités, de vitesse commerciale et d'entretien du réseau, ce dernier engendrant le moins de nuisances pour les Bruxellois. Il est évident que ce projet doit être encore travaillé. Il faut à la fois augmenter la fréquence de nos métros et améliorer encore tant leur vitesse commerciale que leur régularité.

Je me joins aux questions relatives aux raisons du retard et à la communication. Pour le groupe DéFI, il s'agit de poursuivre le plus rapidement possible l'extension du réseau du métro Nord-Albert, et de lancer des études pour procéder éventuellement à d'autres extensions. Les réflexions, les idées, la concertation et la concrétisation prennent énormément de temps. Vu le boom démographique auquel nous devons faire face dans notre Région, si nous n'agissons pas dès maintenant, nous le regretterons dans l'avenir.

125 **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais). - *Je me joins aux questions des orateurs précédents, mais ne comprends pas bien les propos de Mme Parmentier. Sur le tronçon de la ligne de tram 55 que j'emprunte, nous sommes souvent serrés comme des sardines. Je serai contente de voir se concrétiser la ligne de métro 3.*

À la fin de la législature précédente, plusieurs réunions d'information ont été organisées pour les riverains. Depuis lors, le site web metro3.be a été créé, entre autres. Je me demande malgré tout où en est le projet. Sommes-nous dans les délais par rapport à ce qui a été expliqué aux citoyens ? Une nouvelle phase de participation citoyenne est-elle prévue ?

127 *Il est d'autant plus important de bien informer les citoyens qu'il s'agit de travaux de grande ampleur.*

D'autres actions de communication et moments de participation sont-ils encore prévus ?

brengt in slechts een klein deel van het Brussels Gewest soelaas. De uitvoering van dergelijke projecten is bovendien tijdrovend.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). - *DéFI staat achter de uitbreiding van de metro. Het gaat immers om een vervoermiddel met een grote capaciteit, een hoge reissnelheid en een gemakkelijk te onderhouden netwerk. Uiteraard is er nog werk aan het project, dat moet leiden tot een hogere frequentie op de metrolijnen.*

Ook ik zou graag meer informatie krijgen over de oorzaken van de vertraging en over de communicatie. De uitbreiding moet zo snel mogelijk worden voortgezet en u moet studies laten uitvoeren over eventuele andere uitbreidingen. De bevolking van het Brussels Gewest blijft immers groeien en als er nu niets aan de metro gebeurt, zullen we dat later betreuren.

Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA). - Ook ik sluit me aan bij de vragen van de vorige sprekers over metrolijn 3. Het betoog van mevrouw Parmentier begreep ik echter niet goed. Ik ben zelf een gebruiker van tram 55, waar ik me al te vaak voel als een sardine in een blik. Lijn 55 zit niet vast in het verkeer, althans niet op het traject dat ik meestal neem, maar er zitten gewoon te veel passagiers op. Ik hoop dan ook dat metrolijn 3 er zo snel mogelijk komt.

Op het einde van de vorige regeerperiode zijn er verschillende informatiebijeenkomsten gehouden voor de omwonenden van de verschillende haltes. Daar werden de burgers onder meer geïnformeerd over hoe het Colignonplein eruit zal zien. Het was goed dat dat gebeurde. Ondertussen zijn we alweer een tijdje verder en is bijvoorbeeld de website metro3.be beschikbaar. Toch vraag ik me af hoe het staat met de plannen. Zit het werk op schema? Klopt de planning nog met hoe ze aan de burger werd gepresenteerd? Moet er nog een nieuwe fase van burgerparticipatie komen?

Ik vond dat een zeer goede oefening. Ik heb aan meerdere vergaderingen deelgenomen. Het was heel interessant om te horen wat er ging gebeuren, vooral omdat de werken bijzonder ingrijpend zullen worden. Het is dus belangrijk om buurtbewoners goed te informeren.

Hoe gaat het nu verder? Welke communicatieacties zijn er nog gepland? Ging het om een eenmalige oefening of komen er nog nieuwe participatiemomenten? Welke timing wordt er gehanteerd?

129

M. Julien Uyttendaele (PS).- Au regard de l'importance des travaux, la différence entre une fin de chantier annoncée pour la fin de l'année 2024 ou dans le courant de l'année 2025 ne semble pas très inquiétante pour le moment et est assez habituelle pour ce genre de projet. À titre de comparaison, chez nos voisins français, le chantier de la gare La Défense (Grande Arche), qui desservira la ligne 15 ouest, devrait durer dix-sept ans et voir sa facture alourdie, puisqu'elle est déjà passée de 19 à 35 milliards d'euros. Je ne pense pas que nous ayons atteint ce stade.

Chez nous, les travaux seront moins importants, mais il sera tout de même nécessaire de percer un tunnel, de construire huit nouvelles stations et un dépôt à Haren, et de réaliser un ouvrage à la gare du Nord. La situation pose donc question. Il est par ailleurs indispensable de s'assurer de la bonne continuité du projet dans des délais et un budget qui demeurent raisonnables.

Il est bien sûr indispensable d'améliorer l'aménagement de l'espace public par une meilleure répartition de celui-ci et vital de créer des pistes cyclables sécurisées, mais ce projet de nouvelle ligne est tout aussi fondamental pour notre groupe politique, pour de nombreux quartiers, pour de nombreux Bruxellois et, comme nous avons pu l'entendre ce matin, pour de nombreuses personnes à mobilité réduite.

Les retards dans l'avancée du projet sont-ils avérés ? Dans l'affirmative, quelles en sont les raisons et sera-t-il possible de les résorber pour une mise en service à la fin de l'année 2024 ou au début de l'année 2025 ?

Quel en est le degré d'incidence éventuel sur les autres chantiers ? Au stade actuel des travaux, les engagements budgétaires sont encore limités, mais seront amenés à évoluer rapidement. Où en est-on ? Qu'en sera-t-il pour 2021 ?

Ce retard serait-il également dû à la volonté des parties prenantes de garantir que cette nouvelle ligne et l'ensemble des stations concernées permettront une circulation totalement autonome des personnes à mobilité réduite ?

135

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais).- Groen attend avec impatience l'arrivée de cette nouvelle ligne. L'extension et l'amélioration des transports en commun sont la base du principe STOP et d'une ville à taille humaine.

En même temps, il me semble important de maintenir le dialogue et d'écouter les craintes. Certaines sont d'ordre financier ou budgétaire, d'autres portent sur le tracé ou la profondeur de la ligne, ou encore sur des détails techniques. D'autres encore craignent que la rentabilisation de la ligne de métro nécessite la suppression de la ligne de tram 55.

Le dialogue est-il maintenu ? De nouvelles informations sont-elles disponibles concernant les griefs formulés ?

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- Gezien de omvang van het uitbreidingsproject lijkt het weinig uit te maken of de werkzaamheden eind 2024 of in de loop van 2025 worden afgerond. Bij dergelijke projecten zijn vertragingen niet bepaald uitzonderlijk.

Er moet een tunnel worden geboord, er komen acht nieuwe metrostations en een remise in Haren en er zijn werken aan het Noordstation nodig. U moet er dan ook op toezien dat die werkzaamheden goed op elkaar aansluiten en dat de termijn en de kosten redelijk blijven.

Uiteraard moet de openbare ruimte beter worden ingericht en gespreid over alle groepen gebruikers. Voor de PS is de nieuwe metrolijn echter ook zeer belangrijk, net als voor heel wat Brusselaars en voor personen met een beperkte mobiliteit.

Is het al zeker dat het project vertraging oploopt? Zo ja, wat zijn de redenen voor de vertraging? Is het mogelijk om de metro toch tegen eind 2024 of begin 2025 in gebruik te nemen?

Welke invloed heeft de vertraging op andere projecten? Momenteel zijn de budgettaire verplichtingen nog beperkt, maar dat verandert snel. Kunt u daar meer informatie over geven voor dit en volgend jaar?

Heeft de vertraging te maken met het streven van de betrokken partijen naar een vlotte toegankelijkheid van de metrostations voor personen met een beperkte mobiliteit?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Groen kijkt uit naar de komst van de metro. Het STOP-principe en een stad op mensenmaat berusten immers ook op meer en beter openbaar vervoer.

Tegelijkertijd heb ik begrip voor sommige tegenargumenten. Het is goed om de dialoog te blijven aangaan en naar de bezorgdheden te luisteren. Veel mensen die zich verzetten, zijn hartstochtelijke voorstanders van het openbaar vervoer, maar vrezen dat de metro alle andere investeringen zal wegvagen. Andere bezorgdheden zijn het gat in de begroting, de vrees dat de locaties slecht gekozen zijn of dat de metro te diep zal liggen en dus niet gebruiksvriendelijk wordt. Sommigen zijn kritisch over technische details, bijvoorbeeld de hoeveelheid grond die weggegraven zal worden en hoe die weggevoerd wordt. Nog anderen vrezen dat de metro enkel rendabel kan zijn als tramlijn 55 afgeschaft wordt.

137

Comment le projet avance-t-il ? Quant au coût, le budget initial a déjà plus que doublé, en Région bruxelloise. Quelles sont vos prévisions ? Et quel est le calendrier précis ?

Pour Groen, les aménagements à réaliser en surface sont indissociables du projet. L'extension du métro est l'occasion d'offrir à la ville un visage plus humain. Pensez-vous pouvoir avancer en surface, même si la construction du métro prend du retard ? Ces travaux pourraient s'inscrire dans le plan Good Move et se traduire par l'aménagement de quartiers apaisés.

139

Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais). - *Le métro constitue en effet l'épine dorsale du transport public : il est capable de transporter beaucoup plus de personnes que les trams et les bus, tout en permettant des connexions avec ceux-ci.*

Il ne s'agit pas de décider d'investir uniquement dans le métro ou uniquement dans les bus et les trams : l'amélioration du transport public bruxellois nécessite la mobilisation de tous les modes de transport. Ainsi, outre le travail sur la nouvelle ligne de métro, l'offre de bus augmente de 30 % grâce au plan bus et des études sont réalisées afin de déterminer quelles nouvelles lignes de tram doivent être aménagées.

Certains demandent d'examiner à quels endroits d'autres nouvelles lignes de métro pourraient voir le jour. S'il n'est pas exclu d'étudier cette question, la création de la ligne 3, annoncée de longue date, recevra la priorité absolue.

S'agissant de la communication autour du métro, plusieurs rencontres avec la presse ont déjà été organisées à l'occasion d'une nouvelle phase des travaux. J'entends montrer clairement l'investissement considérable de la Région dans le métro, car nous pouvons être fiers des budgets alloués et de notre engagement.

Met andere woorden: niet alle weerstand is terug te brengen tot een gebrek aan kennis of op een soort nimby-fenomeen. Vindt er nog steeds dialoog plaats? Is er nieuwe informatie in verband met de bezwaren?

Hoe vordert het project? Hoe staat het met de begroting? De heer Uyttendaele wees er terecht op dat het typisch voor zulke grote projecten is dat de deadline almaar opschuift en dat het budget steeds omvangrijker wordt.

In het Brussels Gewest is het oorspronkelijke budget al meer dan verdubbeld. Wat zijn de laatste vooruitzichten? Als de deadline verplaatst is van eind 2024 naar begin 2025, staan we er goed voor. Kunt u meer zeggen over de precieze planning?

Voor Groen is het heel belangrijk dat het metroproject niet losstaat van de openbare ruimte en dat er ook bovengronds veranderingen worden doorgevoerd. De uitbreiding van het metronet biedt de kans om te werken aan een stad op mensenmaat. Bovengronds gaat de prioriteit vandaag nog te vaak naar het autoverkeer.

Mevrouw Van den Brandt, hoe ziet u dat? Kan er in de komende jaren bovengronds al vooruitgang worden geboekt, ook al blijft de definitieve uitvoering van de werken aan de metrotunnels enzovoort nog uit? Die vooruitgang zou kunnen bewerkstelligd worden door Good Move en door de ontwikkeling van verkeersluwe wijken, zeker ook in Schaarbeek waar de nieuwe metro zal rijden.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister. - De metro is inderdaad de ruggengraat van het openbaar vervoer. Door zijn capaciteit kan hij een veel grotere groep mensen vervoeren dan trams en bussen ooit kunnen, en tegelijk biedt het metronetwerk aansluitingen op fijnere vertakkingen van de tram- en buslijnen, die tot in de verste hoekjes van de wijken rijden.

Dit is geen of-ofverhaal. De regering wil niet enkel of op de metro, of enkel op bussen en trams inzetten. Het Brusselse openbaar vervoer verbeteren is een ambitie die deze regering volmondig ondersteunt. Om dat doel te bereiken, zullen we op alle vervoersmodi moeten inzetten. Met het Richtplan Bus verhogen we het busaanbod met 30%. Er is ook onderzocht welke nieuwe tramlijnen er moeten komen. Sommige daarvan heeft mijn voorganger al in de steigers gezet, en dat werk zullen we uiteraard voortzetten. Daarnaast willen we dus ook werk maken van de nieuwe metrolijn.

Sommigen vragen om te onderzoeken waar er nog nieuwe metrolijnen bij kunnen komen. Uiteraard willen we die kwestie bestuderen, maar deze metrolijn 3 krijgt nu eerst de absolute prioriteit. Op den duur is het slecht voor de geloofwaardigheid van het Brussels Gewest als we de metrolijn die we nu al zo lang aankondigen, niet daadwerkelijk aanleggen. We moeten uitvoeren wat we aankondigen.

Mevrouw Dejonghe vroeg of we over de metro zullen communiceren. Dat probeer ik zeker te doen. Het is zeker en

¹⁴¹ *Certes, la Région reçoit des moyens des autorités fédérales, mais l'impact sur le budget bruxellois est très important en comparaison avec d'autres pays. Nous devons donc faire passer le message que le gouvernement bruxellois prend ses responsabilités pour rendre la capitale accessible et attrayante.*

Il est à noter que le projet de métro sera réalisé en deux grandes étapes : d'abord le tronçon Gare du Nord-Albert, coordonné par la Région bruxelloise, et ensuite le tronçon Gare du Nord-Bordet, en partie coordonné par le niveau fédéral à travers Beliris.

¹⁴³ *(poursuivant en français)*

L'enjeu est de rendre le processus le plus rapide et le moins cher possible. Je suppose qu'il y aura un consensus entre opposition et majorité sur ce plan. Ce n'est pas si facile avec des projets d'une telle ampleur. Il est extrêmement difficile de conserver les limites budgétaires car il y a toujours des aspects supplémentaires ou des imprévus à inclure dans l'équation.

Pour moi, l'accessibilité ne peut pas être opposée au calendrier. Je comprends les questions sur l'accessibilité, qui sont cruciales, mais il n'est pas question de prendre des années de retard parce qu'on souhaite plus d'accessibilité.

Si on commence une nouvelle ligne ou station, il faut que l'accessibilité soit maximale, pour ne pas se retrouver à faire du rattrapage avec les gares existantes. Dès le début, l'accessibilité doit bien entendu être incluse dans la totalité du projet.

Tous les permis ne sont pas encore délivrés. Il faut donc faire en sorte que pour chaque projet, l'aspect de l'accessibilité soit pleinement inclus. Parfois, l'accessibilité posait des enjeux supplémentaires. Il faut donc faire l'inventaire à temps pour pouvoir y répondre.

Je vais maintenant répondre à la question sur la nouvelle ligne de métro.

¹⁴⁵ Il faut également moderniser les lignes existantes, et ce pour plusieurs raisons.

Avant toute chose, il faut accroître la capacité. Pour l'instant, nous avons atteint notre capacité maximale : l'ensemble du matériel roulant est mis en service et la fréquence entre deux

vast niet de bedoeling om niet over de metro te communiceren. Er hebben al meerdere persmomenten plaatsgevonden naar aanleiding van een nieuwe fase van de werkzaamheden. Ik wil duidelijk laten zien hoeveel Brussel investeert in de metro. We mogen best trots zijn op de uitgetrokken budgetten en op ons engagement. We realiseren alles grotendeels op eigen kracht.

We ontvangen wel wat middelen van de federale overheid, maar in vergelijking met andere landen is de impact op de Brusselse begroting heel groot. We moeten dus de boodschap uitdragen dat de Brusselse regering haar verantwoordelijkheid neemt om de hoofdstad bereikbaar en aantrekkelijk te maken.

Ik wil ook nog meegeven dat het metroproject in twee grote stukken zal worden uitgevoerd: eerst de metrolijn tussen het Noordstation en Albert en nadien de metrolijn tussen het Noordstation en Bordet. Het Brussels Gewest coördineert het eerste deel. Ik zal straks het tijdschema toelichten. Het tweede stuk wordt mede door de federale overheid gecoördineerd via Beliris. We willen uiteraard die twee aparte deelprojecten zo snel mogelijk verwezenlijken, maar in het oorspronkelijke tijdschema was al gepland om eerst het deel tot Albert uit te voeren en pas nadien het deel tot Bordet.

(verder in het Frans)

De grootste uitdaging schuilt in een snelle uitvoering en de beperking van de kosten. Ik veronderstel dat meerderheid en oppositie daarover tot een consensus zullen komen. Het is bij dergelijke grote projecten niet eenvoudig om binnen het budget te blijven, want er duiken altijd onvoorziene omstandigheden op.

De toegankelijkheid van de metrostations is belangrijk, maar mag niet tot een jarenlange vertraging leiden. Om de nieuwe lijn en de nieuwe stations zo toegankelijk mogelijk te maken, moet de toegankelijkheid van bij het begin in de plannen zijn opgenomen. Aangezien nog niet alle vergunningen zijn toegekend, kan dat nog.

Brussel heeft niet alleen een nieuwe metrolijn nodig, de bestaande lijnen moeten ook worden gemoderniseerd.

Om te beginnen moet de capaciteit omhoog. Momenteel is de maximumcapaciteit bereikt. Door de metro te moderniseren,

rames ne peut plus être augmentée pour des raisons de sécurité. Nous devons dès lors moderniser l'ensemble du système du métro afin d'améliorer la fréquence des lignes et, partant, la capacité totale du réseau.

Ces travaux de modernisation représentent de gros investissements, mais je pense qu'il est nécessaire de montrer aux usagers que nous investissons en vue de faire passer de trois minutes à deux minutes la fréquence entre chaque rame. Il s'agit là d'un aspect crucial, car l'accroissement de la fréquence s'accompagne d'une amélioration du confort et de la qualité offerts aux usagers.

Je pense que nous pouvons être fiers de nos transports en commun à Bruxelles, mais il nous appartient de veiller à offrir un maximum de confort et à garantir des fréquences de passage élevées. Nous devons donc continuer à investir dans les lignes existantes, et pas uniquement dans l'extension de lignes. Nous devons également améliorer l'accessibilité aux transports et la sécurité dans l'espace public. Tous ces aspects doivent dès lors être inclus dans nos investissements.

Je vais à présent répondre en détail aux différentes questions qui m'ont été posées. En ce qui concerne le calendrier des travaux, je rejoins la position de M. Uyttendaele, à savoir que des travaux d'une telle envergure s'accompagnent toujours d'un léger retard. En l'occurrence, néanmoins, on ne peut pas dire que ces retards soient conséquents.

¹⁴⁷ Je préfère être honnête et communiquer clairement concernant les délais et le calendrier. Nous voulons assurer le plus de transparence possible concernant la procédure afin que la population puisse suivre et comprendre les raisons de nos actions.

En 2018, lors de l'élaboration des cahiers des charges pour les travaux de génie civil, notre ambition était une mise en service du métro sur le tronçon Gare du Nord-Albert en octobre 2024. Depuis lors, le calendrier a dû intégrer des conséquences liées au temps nécessaire pour la délivrance du permis et des autorisations, et pour la négociation des mesures d'accompagnement du pacte pour la construction du projet Toots Thielemans, ainsi qu'aux calendriers des adjudicataires des marchés publics de travaux. En outre, la complexité des chantiers de déviation des conduites des impétrants et l'émergence de la crise du Covid-19 ont eu pour conséquence un décalage de six mois sur le calendrier de démarrage des chantiers de génie civil au niveau des zones Albert et Constitution.

Concrètement, le chantier Albert a pu débuter le 3 août 2020, tandis que les travaux de voirie pour le chantier Constitution ont débuté le 7 septembre 2020. Ces deux lancements ont fait l'objet d'une conférence de presse et permettront une mise en service de la nouvelle ligne de métro 3 au plus tôt fin juin 2025.

Bien que les calendriers des différents entrepreneurs impliqués soient contractuellement cadencés, la date exacte de mise en service devra être établie ultérieurement, lorsque tous ces

kunnen we zorgen voor een hogere frequentie en dus ook voor meer capaciteit.

Een dergelijke modernisering vergt een aanzienlijke investering. Ze is echter nodig als we de reizigers een hogere frequentie en daardoor meer comfort en kwaliteit willen bieden. Voorts streef ik naar een betere toegankelijkheid en meer veiligheid in de openbare ruimte.

In verband met de uitvoeringstermijn voor de werken wijst de heer Uyttendaele er terecht op dat zich bij dergelijke grote werken vaak een lichte vertraging voordoet. In dit geval blijft die echter beperkt.

Ik wil zo open en eerlijk mogelijk communiceren over de uitvoeringstermijnen, zodat de Brusselaars kunnen volgen wat er gebeurt en begrijpen waarom ik bepaalde acties onderneem.

Toen in 2018 de bestekken voor de bouwwerken werden opgesteld, was het de bedoeling om de metro op het gedeelte Noordstation - Albert in oktober 2024 in gebruik te nemen. Er is echter wat meer tijd nodig voor het verkrijgen van vergunningen en toelatingen en voor de onderhandelingen over de begeleidingsmaatregelen in het pact voor de bouw van het project Toots Thielemans. Voorts moet de planning aan de agenda's van de uitvoerders van de overheidsopdracht worden aangepast. Bovendien hebben de werken in verband met nutsvoorzieningen en de Covid-19-crisis ertoe geleid dat de start van de bouwwerken in de zones Albert en Grondwet met zes maanden moesten worden uitgesteld.

De werken ter hoogte van Albert zijn op 3 augustus 2020 gestart en de wegenwerken bij Grondwet startten op 7 september. Dat werd in een persbericht gemeld. Door de verlate start van de werkzaamheden kan metrolijn 3 ten vroegste eind juni 2025 in gebruik worden genomen. De exacte datum zal ik echter later pas kunnen bepalen wanneer alle complexe en met elkaar verband houdende werken vergevorderd zijn.

De planning voor het gedeelte Noordstation - Albert wordt bepaald door de werkzaamheden ter hoogte van Grondwet, waar

chantiers complexes et imbriqués les uns dans les autres seront dans des phases de mise en œuvre beaucoup plus avancées.

Le calendrier du tronçon Gare du Nord-Albert n'est actuellement pas déterminé par le chantier Albert ni par celui de la station Gare du Nord, mais bien par le chantier Constitution, en particulier le raccordement des nouveaux tunnels reliant la nouvelle station Toots Thielemans au réseau existant.

¹⁴⁹ La mise en service de l'autre tronçon est prévue en 2030. La maîtrise d'ouvrage est déléguée à Beliris, selon des échéances propres dont nous espérons qu'elles correspondront à celles du tronçon Gare du Nord-Albert, qui est sous la maîtrise d'ouvrage directe de la STIB.

¹⁵¹ (poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, une note, approuvée par le gouvernement précédent en mars 2015, prévoit, dans un souci d'efficacité et d'homogénéité, une approche globale coulée dans un seul plan de communication pour l'ensemble du trafic sur la ligne de métro 3. Les lignes directrices qu'il contient ont trait à la promotion, l'information et l'accompagnement du projet. La STIB, Bruxelles Mobilité et Beliris ont été chargées de cette communication.

Le marché a été attribué à deux agences de communication, à savoir Connect et Sennse, pour garantir la neutralité entre les différentes parties et s'assurer de l'expertise nécessaire.

Mme Van Achter a déjà évoqué certaines actions concrètes. Plusieurs conférences de presse ont déjà eu lieu. Des brochures ont été diffusées et des stands d'information mis sur pied. Dans chaque quartier, des séances d'information ont été organisées, notamment pour exposer les changements qui affecteront les riverains et les commerçants.

¹⁵³ *Des informations sont disponibles sur le site www.metro3.brussels et dans une lettre d'information locale. Une ligne téléphonique gratuite a été ouverte et un médiateur désigné. Nous communiquons aussi avec les personnes directement affectées parce qu'elles ont acheté un bien immobilier.*

Ces mesures font partie d'un plan de communication validé chaque année par un comité composé de représentants des

de nieuwe tunnels het station Toots Thielemans met het huidige netwerk zullen verbinden.

De ingebruikname van het andere gedeelte is gepland voor 2030. Opdrachtgever Beliris volgt daar zijn eigen planning. Ik hoop dat die overeenstemt met die voor het gedeelte waarvoor de MIVB verantwoordelijk is.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, de rode draad doorheen de communicatie over metrolijn 3 werd in maart 2015 door de vorige regering vastgelegd in een regeringsnota. Het waren goede beslissingen, die we dan ook willen voortzetten. Er werd bepaald dat, voor een efficiënte en homogene communicatie, één enkele globale aanpak in één communicatieplan gegoten zou worden voor het geheel van het metroverkeer tussen Bordet en Albert. De MIVB, Brussel Mobiliteit en Beliris kregen samen de opdracht om de communicatie te voeren.

De opdracht werd toegewezen aan een extern communicatiebureau om de neutraliteit tussen de verschillende partijen te garanderen en om zeker te zijn van de nodige expertise. Concreet gaat het om de gespecialiseerde adviesbureaus Connect en Sennse, die een aanzienlijke ervaring hebben inzake project- en werfcommunicatie.

De richtlijnen voor de communicatiestrategie werden vastgelegd in dezelfde regeringsnota uit 2015. Die richtlijnen vormen de blauwdruk van het communicatieplan voor metrolijn 3 en hebben betrekking op de promotie, de informatie en de begeleiding van het project.

Mevrouw Van Achter verwees al naar enkele van onze concrete maatregelen. Er vonden verschillende persmomenten plaats. Volgende week is er trouwens opnieuw een gepland. Er werden ook informatiebrochures verspreid en informatiestands opgezet. In elke wijk werd een informatievergadering gehouden met enerzijds globale informatie, maar ook specifieke informatie over wat er voor de wijkbewoners en handelaars in die wijk verandert.

Er is informatie beschikbaar op www.metro3.brussels en in een lokale nieuwsbrief. We doen aan lokale communicatie via WhatsApp. Bovendien hebben we een gratis telefonische infolijn geopend. We communiceren ook rechtstreeks met personen die directe gevolgen ondervinden door de aankoop van onroerend goed. Er is ook een bemiddelaar aangesteld die ter beschikking staat voor alle vragen.

cabinets du ministre-président et des ministres de la mobilité et des finances de la Région, mais aussi du cabinet du ministre fédéral de la mobilité. Des moyens financiers peuvent être affectés à la communication de crise lorsque cela se justifie, mais nous devons bien sûr veiller à ne pas dépasser le budget.

Le plan de communication commun du projet de métro Bordet-Albert est établi chaque année sur la base d'une note de la STIB et de Beliris. Cette année, il a été rédigé par l'agence de communication et validé par le comité. En cours d'année, les partenaires du projet se concertent régulièrement pour veiller à la cohérence de la communication.

Deze maatregelen maken deel uit van een communicatieplan dat jaarlijks door een beslissingscomité wordt gevalideerd. Dat comité is samengesteld door vertegenwoordigers van de gewestelijke kabinetten van Mobiliteit, Financiën en van de minister-president, net als het federaal kabinet van Mobiliteit. Het meerjarenplan wordt uiteraard aangepast aan de situatie en heeft aandacht voor crisiscommunicatie, met de nodige financiële middelen wanneer die gerechtvaardigd zijn. Investeren in professionele communicatie is nodig, maar we moeten er natuurlijk ook over waken dat het budget onder controle blijft.

Het gemeenschappelijke communicatieplan van het metroproject Bordet-Albert wordt jaarlijks opgesteld op basis van een briefing van de MIVB en Beliris. Het plan werd eerder dit jaar opgesteld door het communicatieagentschap en gevalideerd door het beslissingscomité. In de loop van het jaar overleggen de projectpartners regelmatig om te waken over de coherentie van de communicatie.

(poursuivant en français)

(verder in het Frans)

En ce qui concerne l'équilibre entre le métro et les autres modes de transports en commun, je soutiens la position prise par M. Verstraete, qui consiste à soutenir le métro mais à être à l'écoute des remarques et des critiques. L'un des enjeux majeurs de ce gouvernement est d'investir dans le métro sans réduire les investissements dans les bus et les trams. L'idée est de combiner à la fois les bus, les trams et les métros. C'est dans l'ensemble du réseau de transports en commun qu'il faut investir.

De heer Verstraete wijst er terecht op dat het gewest aandacht moet hebben voor opmerkingen en kritiek. De regering moet niet alleen in de metro, maar ook in andere vormen van openbaar vervoer investeren.

Het Brussels Gewest mag er trots op zijn dat de opeenvolgende regeringen in het openbaar vervoer zijn blijven investeren, terwijl de andere gewesten op hun openbaar vervoer bespaarden.

Die investeringen wegen op de gewestbegroting, maar het Brussels Gewest kan daardoor wel goed, performant openbaar vervoer aanbieden.

À Bruxelles, nous pouvons être fiers, car la Région n'a cessé - et c'est un compliment pour mes prédécesseurs - d'investir dans son réseau de transports en commun, la STIB. Alors que les autres entités fédérées ont peut-être économisé à gauche et à droite, nous avons toujours choisi d'investir.

Toutefois, ce choix pèse lourdement sur le budget régional, il ne faut pas se mentir ! Mais nous pouvons être fiers de notre offre - même si des améliorations sont encore nécessaires - et de la performance de notre entreprise de transports en commun. Notre enjeu est de faire en sorte que cette fierté puisse être portée par tous les Bruxellois, ce qui ne peut être garanti sans augmenter la qualité, l'offre et le confort de notre transport public.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Le métro est l'épine dorsale du réseau de transports en commun, car il offre une capacité bien plus importante et davantage de confort. Si l'Open Vld soutient pleinement cette idée, il n'a jamais plaidé contre les autres modes de transport, qui sont tout autant nécessaires.*

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- We onderschrijven volledig het idee dat de metro de ruggengraat van het openbaar vervoer vormt. De metro beschikt immers over een veel grotere capaciteit en biedt veel meer comfort. Laat me echter duidelijk zijn: de Open Vld is altijd voorstander geweest van een combinatie van vervoersmodi. Wij beseffen ook wel dat alleen de metro niet mogelijk is. We hebben dan ook nooit tegen de andere vervoersmodi gepleit.

Le dialogue avec les riverains est indispensable. Je peux m'imaginer que les habitants se posent des questions sur l'ampleur et les conséquences des travaux, moins qu'ils se préoccupent du coût budgétaire.

De metro-uitbreiding vordert traag en een dialoog met de buurt is absoluut noodzakelijk. Ik kan me voorstellen dat mensen met vragen zitten over de impact en de omvang van de werken. Wat ik me dan weer moeilijker kan voorstellen, is dat burgers zich het

Il existe un mouvement d'opposition au métro très bien organisé qui pratique délibérément la désinformation, parfois avec l'argent de la Région. Je salue dès lors ce plan de communication concocté par des consultants spécialisés, qui tient compte de toutes les parties concernées. Je me réjouis aussi de la place accordée à la communication de crise.

M. David Weytsman (MR). - L'extension du métro est, pour le MR, une priorité tant en matière de mobilité que d'aménagement du territoire. Si nous sommes tellement à cran, c'est parce que nous ne voulons pas de retard ! Je sais comment cela fonctionne, avec ces petits délais de quelques mois qui s'accumulent dès le départ. Nous attendons un tel projet ambitieux depuis quinze ans et j'espère qu'il y en aura d'autres, mais nous devons être attentifs à tenir le calendrier prévu. Il y a dix ans, des ministres de la mobilité dont je tairai les noms ont plombé la réalisation du réseau express régional (RER) à force de retards et de financements trop faibles. Ici, comment ne peut-on pas déjà rattraper ces retards de six mois ou d'un an ?

Je m'inquiète d'une telle annonce alors que les travaux ont à peine commencé. Et encore plus aujourd'hui, parce que j'entends bien que Mme Parmentier, et avec elle Ecolo ou Groen, s'opposent à ce métro. Dès le départ, vous arguez de difficultés d'investissements, et de la crise du Covid-19, ce qui est fort peu élégant. Cette position est un non-sens au niveau de la mobilité, car il y a des quartiers enclavés et des lignes saturées ; mais c'est aussi un non-sens économique car, avec ou sans Covid-19, nous aurons besoin d'un plan de relance important, ce qui implique des investissements considérables. Cela, la gauche devrait pouvoir l'entendre. Un investissement pour les 50 ou 100 prochaines années aussi important qu'un métro devrait également constituer une priorité pour le gouvernement.

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo). - Notre principale inquiétude est le temps, forcément important, que la construction d'une ligne de métro prend. Notre préoccupation est donc de fournir aux Bruxellois des alternatives et des compléments de service aux transports en commun qui soient plus rapides et plus faciles à étendre sur l'ensemble de la Région, tout en continuant d'investir dans le réseau de surface.

Je suis rassurée par la réponse de la ministre qui a souligné, à raison, que la Région bruxelloise a toujours investi dans ses transports en commun. Même dans les conditions actuelles de crise sanitaire - qui mèneront également à une crise budgétaire -, il est très important pour nous de garder cette volonté et de continuer à investir aussi dans les transports en commun de surface.

M. Jonathan de Patoul (DéFI). - La Région bruxelloise est en effet la Région qui investit le plus dans les transports en commun. Cela vaut la peine de le rappeler, même si ce n'est jamais suffisant.

hoofd zouden breken over de budgettaire impact. Wel ben ik het ermee eens dat er een zeer goed georganiseerde tegenbeweging bestaat, die doelbewust desinformeert, soms zelfs met behulp van gewestelijke middelen. Ik ben dan ook heel blij dat u zelf wilt communiceren, met een communicatieplan dat alle betrokkenen aan bod laat komen, georganiseerd door een gespecialiseerd adviesbureau. Ik dank u ook voor uw uitleg over alle maatregelen die in dat verband getroffen zullen worden. Tot slot vind ik het goed dat u de crisiscommunicatie ter harte neemt.

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - Voor de MR moet de uitbreiding van de metro prioriteit krijgen. Wij willen geen vertragingen! Zoiets begint immers met enkele maanden, maar eindigt met jaren. Brussel wacht al vijftien jaar op een dergelijk ambitieus project. Nu het er eenmaal is, moet u de timing in de gaten houden.

De aankondiging van een vertraging terwijl de werken amper gestart zijn, verontrust mij, zeker nu ik hier verneem dat Ecolo en Groen zich tegen de nieuwe metrolijn verzetten. Van bij het begin had u het over problemen met investeringen en over de Covid-19-crisis. Dat slaat echter nergens op, want ook zonder Covid-19 zou het Brussels Gewest een herstelplan en aanzienlijke investeringen nodig hebben. Een investering voor de komende vijftig tot honderd jaar, zoals die in de metro, moet een prioriteit zijn voor deze regering.

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) (in het Frans). - De belangrijkste bekommernis van Ecolo is dat de bouw van een metrolijn veel tijd in beslag neemt. Wij vinden dat de Brusselaars sneller van alternatieven moeten kunnen gebruikmaken, over het hele grondgebied en bovengronds.

Dat het Brussels Gewest altijd in zijn openbaar vervoer heeft geïnvesteerd, stelt gerust. Ook tijdens deze gezondheidscrisis is het belangrijk dat het dat blijft doen.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). - Van alle gewesten investeert Brussel inderdaad het meest in zijn openbaar vervoer, al mag het natuurlijk altijd meer zijn.

J'ai apprécié le fait que vous parliez de la multimodalité. Il faut absolument réfléchir à l'ensemble des moyens de transport afin de permettre aux Bruxellois de circuler de manière fluide à l'avenir. Le métro n'est donc pas le seul concerné, mais il constitue un moyen efficace pour contribuer à une mobilité fluide en Région bruxelloise.

En ce qui concerne l'accessibilité, soyons pragmatiques : mettons tout en place dès le début pour ne pas devoir payer plus par après afin de remettre aux normes des installations qui ne respecteraient pas les exigences d'accessibilité.

La concertation est fondamentale, que ce soit pour le métro, le tram, le bus, les trottinettes ou les pistes cyclables. Il faut continuer dans cette voie-là.

165 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Beliris est donc le maître d'ouvrage de la phase 2, mais je ne comprends pas bien le calendrier. La livraison est prévue en 2030, mais vous semblez dire que la phase 2 viendra après la phase 1. Je suppose que Beliris a déjà commencé l'étude relative à la phase 2, sans attendre l'achèvement de la phase 1.*

Qu'en est-il au juste de la phase 2 ? Combien de temps l'étude prendra-t-elle ? Quand les travaux de construction commenceront-ils ? Le budget détermine-t-il le calendrier des travaux ou s'agit-il simplement des délais nécessaires à la réalisation du projet ?

167 **M. Julien Uyttendaele (PS)**.- Je partage totalement l'avis de mon collègue David Weytsman sur la nécessité d'investir des deniers publics, a fortiori à l'heure actuelle.

Je pense également qu'il est indispensable de concrétiser cette ligne 3. Les habitants de Bruxelles connaissent effectivement bien le syndrome "RER", le syndrome "palais de justice" ou le syndrome "gros travaux d'infrastructure", et il serait dommage que la ligne 3 se rajoute à cette longue liste. Je ne suis pas inquiet pour le moment, j'espère ne pas le devenir prochainement.

En ce qui concerne la circulation 100 % autonome des personnes à mobilité réduite, j'avoue ne pas avoir bien compris votre réponse. D'un côté, vous dites que ce projet ne peut pas prendre du retard mais, de l'autre, vous affirmez qu'il devrait être parfaitement accessible aux personnes à mobilité réduite. Pouvez-vous aujourd'hui nous garantir que l'ensemble de la ligne et des stations concernées offriront une accessibilité 100 % autonome aux personnes à mobilité réduite ?

169 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (en néerlandais).- *La ministre l'a déclaré sans ambiguïté : elle met tout en œuvre pour faire avancer le projet, et Groen la soutient pleinement.*

Mme Dejonghe a raison de dire que la désinformation fait beaucoup de tort à ce genre de grands projets, et je trouve

Ik waardeer het dat u het over multimodaliteit hebt. De Brusselaars moeten in de toekomst van alle vervoermiddelen gebruik kunnen maken om zich vlot te verplaatsen. De metro kan daaraan bijdragen.

Wat de toegankelijkheid betreft, moet u het pragmatisch aanpakken en voorkomen dat u achteraf nog meer moet uitgeven om ervoor te zorgen dat de installaties aan de toegankelijkheidsnormen voldoen.

Overleg is voor alle werkzaamheden in verband met mobiliteit noodzakelijk. Op die weg moet u voortgaan.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik noteer dat Beliris de hoofdopdrachthouder of bouwmeester van fase 2 is, maar ik begrijp de timing van die fase niet echt goed. De oplevering is gepland voor 2030, maar u lijkt te zeggen dat fase 2 na fase 1 komt. Dat is een beetje onduidelijk. Wat betekent dat precies? Ik vermoed dat Beliris vandaag al bezig is met de studie over fase 2. Ik kan mij niet inbeelden dat er wordt gewacht tot fase 1 voltooid is om werk te maken van fase 2.

Kunt u ons uitleggen hoe fase 2 precies in elkaar zit? Hoelang zal het studiewerk duren? Wanneer zullen de bouwwerken starten? Is de opeenvolging van die fases ook een budgettaire kwestie? Heeft het budget een impact op de timing van het project of gaat het gewoon om de termijn die nodig is om het project uit te voeren?

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Overheidsinvesteringen zijn absoluut nodig, zeker in de huidige omstandigheden.*

Daarnaast moet metrolijn 3 er komen. De Brusselaars hebben al veel te vaak grote werkzaamheden horen aankondigen die er nooit zijn gekomen. Het zou zonde zijn als metrolijn 3 ook op die lijst zou belanden. Op dit moment maak ik mij daar echter nog geen zorgen over.

Uw antwoord over de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit heb ik niet goed begrepen. Enerzijds mag het project geen vertraging oplopen, anderzijds moet het wel vlot toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Kunt u garanderen dat personen met een beperkte mobiliteit zich zelfstandig zullen kunnen bewegen op de volledige lijn en in de betrokken stations?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De minister heeft heel duidelijk gezegd dat ze alles in het werk stelt om het project te laten vooruitgaan. Groen steunt dit voluit, zoals ik ook al zei in mijn eerste betoog.

irritant que celle-ci s'imisce au sein même du parlement. Il est hallucinant d'entendre que Groen serait opposé au projet, alors que la ministre et moi-même venons de le démentir. Mes collègues qui affirment le contraire versent dans la caricature. Pensez-vous vraiment que ce projet figurerait dans l'accord de majorité s'il n'était pas soutenu par les écologistes ? Soyez honnêtes, ne me prêtez pas des propos que je n'ai pas tenus.

Pour résumer notre position, nous voulons investir à la fois dans le métro et dans l'élargissement de l'offre de trams et de bus. Nous voulons en outre faciliter la vie aux cyclistes et aux piétons. Des moyens financiers seront aussi nécessaires, et tout l'art sera de traduire cette ambition dans le budget. Je suppose que nous aurons l'occasion d'analyser cela de manière détaillée lors de la prochaine discussion du budget. Nous verrons alors s'il est possible de concilier les ambitions figurant dans l'accord de gouvernement. En tout cas, Mme la ministre les a confirmées devant nous.

171

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Cela m'énerve d'être accusée de mensonge alors que je vous donne la réponse la plus honnête possible. M. Weytsman, vous dites que je profère des mensonges et que je suis opposée au métro, alors que je vous répète que j'y suis favorable et que nous voulons avancer ! Ce n'est pas moi qui mens ici ! Je vous ai laissé parler, mais je n'accepte pas que vous parliez de mensonges.

Au sujet des raisons des délais, je pourrais travestir la réalité et dire qu'il n'y a pas de délai et que tout va bien. Je vous ai pourtant clairement donné le nouveau calendrier sur lequel nous travaillons maintenant, qui présente six mois de retard, et je vous en ai donné les raisons. Je vais répéter celles-ci parce que vous ne m'avez pas écouté la première fois.

J'ai donc dit que, depuis lors, le calendrier a dû intégrer des conséquences liées au temps nécessaire pour la délivrance du permis et des autorisations, et pour la négociation des mesures d'accompagnement du pacte pour la construction du projet Toots Thielemans, ainsi qu'aux calendriers des adjudicataires des marchés publics de travaux. En outre, la complexité des chantiers de déviation des conduites des impétrants et l'émergence de la crise du Covid-19 ont eu pour conséquence un décalage de six mois sur le calendrier de démarrage des chantiers de génie civil au niveau des zones Albert et Constitution.

Je vous demande d'écouter la réponse et de ne pas caricaturer mes propos.

Mevrouw Dejonghe wees er terecht op dat desinformatie veel schade berokkent aan dit soort belangrijke projecten, waarop de Brusselaars terecht trots mogen zijn. Het ergert me dan ook dat er ook in dit parlement desinformatie wordt verstrekt. Het is hallucinant om te moeten horen dat Groen tegen het project zou zijn. Ik zei zojuist dat wij voorstander zijn van het project en de minister zei dat ze er alles aan doet om het project vooruit te laten gaan. Collega's die dan nog het tegenovergestelde beweren, maken er een karikatuur van. Denkt u nu werkelijk dat als Ecolo en Groen het project hadden willen tegenhouden, het nog in het regeerakkoord had gestaan? Wees alstublieft eerlijk in dit debat. Leg me geen woorden in de mond die ik niet heb gezegd.

Ik heb duidelijk gezegd dat wij voorstander zijn van de metro en daar blijf ik bij. Daarnaast heb ik gezegd dat ik wil dat alle andere geplande investeringen ook doorgaan, iets wat mevrouw Dejonghe overigens net zo goed wil. Het is gemakkelijk samen te vatten: wij willen zowel investeren in de metro als in meer trams en bussen. Bovendien willen wij verbeteringen voor fietsers en voetgangers. Daarvoor is er vanzelfsprekend geld nodig. Het is dan ook zaak om die ambitie door te trekken in de begroting. Daar was ik benieuwd naar, maar ik neem aan dat we dit binnenkort heel gedetailleerd zullen kunnen overlopen in de komende begrotingsoefening. Dan zal blijken of het lukt om de ambities te blijven combineren. In elk geval hebt u die ambities, die ook al in het regeerakkoord stonden, hier bevestigd. Zo zien we het graag.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Mijnheer Weytsman, u zegt dat ik leugens verspreid en dat ik tegen de metro ben, maar het tegendeel is waar.

Ik heb u een nieuwe planning bezorgd waaruit blijkt dat we zes maanden vertraging hebben. Ik zal nu de oorzaken van de vertraging herhalen, want de eerste keer hebt u niet geluisterd.

De nieuwe planning houdt rekening met tijd die nodig is voor het verkrijgen van de vergunningen, de onderhandelingen over de begeleidende maatregelen voor de bouw van metrostation Toots Thielemans en de planning van de opdrachtnemers die de openbare aanbestedingen in de wacht hebben gesleept. De complexiteit van de werven en de coronacrisis hebben de start van de bouwwerken aan Albert en Grondwet met zes maanden vertraagd.

U zou beter naar mijn antwoord luisteren in plaats van mijn woorden te verdraaien.

175

(poursuivant en néerlandais)

Je me suis en effet moins attardée au calendrier de la phase 2, mais il est faux de dire que celle-ci ne pourra débuter qu'au terme de la phase 1. Les études ont déjà été lancées et l'idée est de tenir les deux délais. À certains endroits, comme à la gare du Nord, les chantiers se chevauchent et doivent donc être échelonnés dans le temps.

Pour la phase 2, nous avons déjà terminé les travaux préparatoires concernant l'inventorisation et le déplacement des réseaux souterrains sous la place Liedts et la gare du Nord. En 2020 et en 2021, ces travaux débuteront pour les autres stations. En principe, la construction de l'espace souterrain sous la place Liedts est aussi prévu pour cette année.

Une étude d'incidences est en cours concernant l'extension de la ligne entre la gare du Nord et Bordet. Si les permis d'urbanisme sont délivrés, les travaux d'extension pourraient démarrer en 2022.

C'est là toute la différence entre les deux phases. Pour la première, nous avons déjà un certain nombre de permis et les travaux ont pu avancer. Le calendrier est de ce fait plus fiable. L'obtention des permis a une grande influence sur ce genre de projets. Je suppose que Beliris et l'État fédéral partagent mon ambition de respecter le délai de la phase 2, mais celui-ci est davantage susceptible d'être compromis, par comparaison avec le délai de la planification concrète des chantiers de la phase 1.

177

(poursuivant en français)

Pour répondre à M. Uyttendaele, si nous constatons qu'une gare n'est pas 100 % accessible pour une raison quelconque et que quelques mois sont nécessaires pour adapter les plans, nous allons évidemment le faire.

Actuellement, nous prévoyons une accessibilité totale. Si je ne puis vous la garantir, c'est parce que tous les permis n'ont pas encore été délivrés. Du côté de la STIB et de mon côté, nous nous engageons à tout mettre en œuvre pour obtenir une gare 100 % accessible et moderne. Au moment où je reçois les détails de la demande de permis, j'ignore cependant encore quelles seront les conditions dont il faudra tenir compte. Nous étudierons ces éventuelles conditions au moment de la délivrance des permis.

Cela explique le petit avertissement dans ma réponse : nous n'avons pas encore tous les permis et tous les plans ne sont pas encore définis et acceptés. Ce sera le prochain projet des années à venir.

(verder in het Nederlands)

Ik ben inderdaad minder diep ingegaan op de timing van het tweede deel, dat in handen is van Beliris. Het klopt niet dat het tweede deel pas kan starten als het eerste deel af is. Momenteel wordt er al onderzoekswerk verricht. De bedoeling blijft uiteraard om beide deadlines te halen. Op sommige plaatsen, zoals achter het Noordstation, lopen de werken in elkaar over, waardoor ze elkaar beïnvloeden. Deze moeten getimed en gefaseerd worden.

Het is echter niet zo dat we het volledige stuk van Noord tot Bordet links laten liggen tot het eerste deel afgewerkt is. Voor fase 2 zijn er al voorbereidende werkzaamheden afgerond over de inventarisatie en de verplaatsing van de ondergrondse netwerken onder het Liedtsplein en het Noordstation. In 2020 en 2021 gaan die voor de andere stations van start. De bouw voor de ondergrondse ruimte onder het Liedtsplein is in principe ook voor dit jaar gepland.

Voor de uitbreiding van de lijn tussen het Noordstation en Bordet loopt momenteel een effectenstudie, met het oog op het verkrijgen van de nodige vergunningen. De uitbreidingswerkzaamheden zouden in 2022 van start kunnen gaan, als de stedenbouwkundige vergunning intussen verleend is.

Dat is een belangrijk verschil tussen de twee fases. Voor de eerste fase hebben we al een aantal vergunningen en zijn de werkzaamheden al verder gevorderd, waardoor de timing betrouwbaarder wordt. Het verkrijgen van vergunningen heeft een grote impact op dit soort projecten. Ik wil de timing voor de tweede fase uiteraard naleven. Ik ga ervan uit dat Beliris en de federale overheid die ambitie delen, maar die timing zou meer in het gedrang kunnen komen dan die voor de concrete werfplanning van fase 1.

(verder in het Frans)

Mijnheer Uyttendaele, als blijkt dat een station niet volledig toegankelijk is en het nog enkele maanden vergt om de plannen aan te passen, dan gaan we dat natuurlijk doen.

Ik kan nog geen garanties geven omdat we nog niet alle vergunningen hebben, maar de MIVB en ikzelf stellen alles in het werk om een modern en volledig toegankelijk station te bouwen.

Personne ne doute qu'il soit crucial d'augmenter l'accessibilité de cette gare. Dans le cas contraire, nous devrions réaliser des travaux d'adaptation, ce qui ne servirait à rien.

179

M. David Weytsman (MR). - Mme la ministre, peut-être est-ce dû à une mauvaise compréhension de votre part, mais je n'ai pas dit que vous aviez menti. N'hésitez pas à me relire.

Je pointe en effet, depuis le début, les ambiguïtés du message d'Ecolo, moins de Groen, je le reconnais. Pendant la campagne électorale déjà - et même maintenant, dès l'apparition des premières difficultés -, vous avanciez un potentiel manque de moyens pour justifier le fait que le projet ne constituait pas une priorité du gouvernement. C'est mon rôle, depuis les bancs de l'opposition, de vous signaler que pour le MR, il s'agit d'une priorité, d'une option intelligente sur les plans de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'investissement dans le cadre d'un plan de relance.

Enfin, j'ai bien entendu les raisons que vous avancez pour justifier le retard. Lorsque l'on bâtit, il y a toujours des ingénieurs ou des architectes pour dire que ce sera plus long que prévu. Qu'avez-vous fait pour pousser les équipes à combler ce retard ? Pour avoir déjà travaillé dans d'autres secteurs, notamment avec Infrabel, je vous assure qu'en insistant, on peut y arriver. Je vous ai demandé de m'expliquer pourquoi ce retard ne pouvait pas être résorbé, et vous ne m'avez pas répondu.

181

M. Arnaud Verstraete (Groen) (en néerlandais). - La ministre a dit qu'elle considérerait le projet comme une priorité et expliqué pourquoi il avait pris du retard. Pour M. Weytsman, il est clair que la ministre est opposée au projet. Il insinue ainsi qu'elle ment et une telle attitude pose un grave problème.

Sur ce, la ministre souligne une deuxième fois qu'elle met tout en œuvre pour faire avancer les choses. Elle expose à nouveau les raisons du retard, et M. Weytsman réplique que le projet n'est donc pas une priorité pour elle. C'est manifestement incorrect.

Ni le groupe Groen, ni la ministre n'ont jamais soutenu que le métro ne serait pas une priorité. Vous irez le vérifier. Vous devriez plutôt présenter vos excuses au lieu de continuer à prétendre le contraire.

Mme la présidente, je propose de considérer que l'incident est clos pour éviter que la situation ne dégénère.

- L'incident est clos.

185

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

De heer David Weytsman (MR) (in het Frans). - U hebt mij misschien niet goed begrepen. Ik heb nooit beweerd dat u loog.

Het is eerder de dubbelzinnige houding van Ecolo dan die van Groen die ik van bij de start aan de kaak stel. Al tijdens de verkiezingscampagne en nu bij de eerste moeilijkheden, verwijst u naar een mogelijk gebrek aan middelen om te rechtvaardigen dat het project geen regeringsprioriteit is. Het is mijn plicht om er vanuit de oppositie op te wijzen dat de MR de uitbreiding van de metro wel als een prioriteit en een intelligente keuze ziet voor de mobiliteit, de ruimtelijke ordening en als investering in de context van een herstelplan.

Bij bouwwerken is vertraging eerder de regel dan de uitzondering, maar wat hebt u gedaan om vertragingen weg te werken? Ik heb vroeger met Infrabel gewerkt en weet dat dat mogelijk is als je aandringt. Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag waarom de vertraging niet kon worden ingehaald.

De heer Arnaud Verstraete (Groen). - De minister zei dat ze het project als een prioriteit beschouwt en noemde vervolgens de redenen voor de vertraging op. Daarop zegt de heer Weytsman dat het duidelijk is dat ze er toch tegen is. Hij suggereert daarmee dat de minister liegt. Het is een groot probleem dat een parlements lid zich tegenover een minister zo'n houding aanmeent.

De minister heeft daarop een tweede maal benadrukt dat het wel een prioriteit is, dat ze er alles aan doet om er vaart achter te zetten. Ze heeft opnieuw uitgelegd waarom er vertraging is, waarop de heer Weytsman andermaal repliceert dat het voor haar geen prioriteit is. Dat is manifest onjuist.

Noch de Groen-fractie noch de minister hebben ooit gezegd dat de metro geen prioriteit is. Gaat u dat gerust na. Stop met die beweringen. U bent al ver genoeg gegaan. Enkel excuses zijn hier nog op hun plaats. U moet stoppen met te volharden in de boosheid en telkens opnieuw dezelfde uitleg te vragen. Het is nu echt welletjes geweest.

Mevrouw de voorzitter, ik stel voor dat we het incident hier sluiten, alvorens de situatie verder ontspoot, want ik vind dat er echt een grens is overschreden.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

185 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de
la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des
travaux publics et de la sécurité routière,

185 concernant "le bilan du logiciel Musti et les nécessités de
modernisation du modèle".

185 Mme la présidente.- Je vais me permettre d'intervenir en mon
nom propre depuis le siège de la présidence.

189 Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Depuis 2012, la Région
de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'un modèle multimodal
stratégique de déplacement pour Iris appelé Musti. Cet outil sert
notamment à analyser et à simuler des scénarios de mobilité.
Après plus de huit ans d'utilisation, un bilan semble s'imposer
afin d'en définir le cadre d'application et les éventuelles lacunes,
et de formuler quelques recommandations. Il me semble en
effet que la façon dont nous établissons notre politique de
mobilité est encore trop peu efficace et pas assez moderne. Il
est pourtant crucial, à l'heure où la Région se dote d'un nouveau
plan régional de mobilité, que les modèles mathématiques dont
l'administration se sert pour guider sa politique à moyen et à long
terme soient le plus fidèles possible aux constats dressés.

Pourtant, il reste encore du chemin à parcourir afin de moderniser
Musti et d'y intégrer des données reflétant toute la complexité
de la mobilité d'aujourd'hui, entre multimodalité et intermodalité
notamment.

En 2012, la Région de Bruxelles-Capitale a conclu deux marchés
publics différents, l'un pour la conception de Musti et l'autre pour
la mise à jour des modèles de comportements tactiques au moyen
de campagnes d'enquêtes de préférences déclarées. La direction
stratégie de Bruxelles Mobilité est chargée de coordonner le tout
et de s'assurer que l'ensemble est compatible et cohérent.

Le cahier des charges de Musti était clair : "Bruxelles Mobilité
doit disposer d'outils et d'indicateurs qui permettent de suivre
les évolutions en matière de mobilité, de mesurer les effets des
mesures prises et de disposer d'informations sur les impacts des
mesures à prendre." Il m'apparaît dès lors important de faire
le point sur les résultats engrangés par le développement de
cet outil. Rappelons que celui-ci avait pour ambition d'analyser
finement les conséquences des politiques régionales au travers
des grands projets de mobilité et d'aménagement du territoire.

De manière générale, quel bilan tirez-vous de l'utilisation du
logiciel Musti ?

Quels en sont les principaux avantages et inconvénients ?

Musti permet-il d'atteindre les objectifs fixés dans le cahier des
charges ?

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de balans van de software MUSTI en de
noodzakelijke modernisering van het model".

Mevrouw de voorzitter.- Ik treed weliswaar op als voorzitter,
maar spreek even uit eigen naam om deze vraag te stellen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) (in het Frans).-
Sinds 2012 heeft het Brussels Gewest multimodale software
met de naam Musti om mobiliteitsscenario's te simuleren. Na
meer dan acht jaar is het tijd voor een balans, want ons
mobiliteitsbeleid is nog altijd weinig efficiënt. Nu het gewest een
nieuw mobiliteitsplan krijgt, moet de administratie betrouwbare
wiskundige modellen kunnen gebruiken.

Er is echter nog werk aan de winkel om de complexiteit van de
hedendaagse mobiliteit in Musti op te nemen, zeker als het op
multi- en intermodaliteit aankomt.

In 2012 schreef het Brussels Gewest aanbestedingen uit voor
het ontwerp van Musti en voor de update van tactische
gedragsmodellen door middel van peilingen naar voorkeuren.

De voorwaarden waren duidelijk: "Brussel Mobiliteit moet
beschikken over hulpmiddelen en indicatoren die het mogelijk
maken om de evoluties op vlak van mobiliteit op te volgen, om
de gevolgen van de genomen maatregelen te meten en om te
beschikken over informatie over de impact van de te nemen
maatregelen."

Wat zijn de belangrijkste voor- en nadelen van Musti? Maakt
de software de doelstellingen uit de voorwaarden van de
aanbesteding waar?

191

Quel en est le coût total ? Qu'avez-vous décidé quant à son évolution future ? Des adaptations sont-elles prévues ? Dans l'affirmative, de quel ordre ?

Le bureau d'études Stratec estime qu'il faudrait un échantillon beaucoup plus large portant sur les sept jours de la semaine pour garantir une bonne estimation de la segmentation de la demande, des taux de génération et des paramètres du modèle gravitaire. Quelles mesures avez-vous prises pour renforcer la capacité d'enquête de Bruxelles Mobilité ?

Les nouvelles technologies réduisent les coûts afférents à ces enquêtes en fournissant des données globalisées et anonymisées. Quelles sont celles utilisées par Bruxelles Mobilité ? Quel est le montant investi annuellement par Bruxelles Mobilité dans l'achat de ces mégadonnées pour enrichir le logiciel ?

Les données utilisées n'étant généralement pas collectées en dessous du niveau communal (par quartier, par exemple), cela pèse sur la fiabilité du modèle, notamment pour le détail de zonage. Que pouvez-vous me communiquer à ce sujet ? Quels sont les freins à la collecte de ces données en dessous du niveau communal ?

Les manipulations de données semblent empêcher que l'exercice de construction soit reproductible à travers le temps. Cela handicape la comparabilité temporelle des résultats, ce qui constitue pourtant l'un des premiers objectifs fixés par le cahier des charges. Comment l'expliquez-vous ? Quelles sont les possibilités de modernisation du système ?

L'une des principales critiques formulées à l'encontre du modèle est que son unité de référence n'est que le déplacement, ce qui exclut les mesures de pratiques de déplacement et, de facto, la multimodalité au sein d'un même déplacement. Il nous semble pourtant essentiel, à l'heure où la mobilité évolue, d'étudier le phénomène à l'échelle de l'individu, et pas du déplacement. Je songe aux scénarios élaborés dans le plan Good Move, qui tablent sur des résultats engrangés en 2011 et 2014. Quelles sont les solutions à apporter à cet écueil ?

193

Une autre grande critique concerne le choix des indicateurs de Musti. Le problème réside dans le fait que les calculs sont effectués sur la base des heures de pointe un jour de semaine, ce qui rend principalement compte des déplacements domicile-travail, mais ne reflète ni les habitudes en dehors des heures de pointe ni les nouveaux types de déplacements liés au télétravail, notamment. C'est une question d'adaptation permanente. La crise que nous vivons nous montre à quel point le système doit être évolutif.

Des comptages automatiques sont-ils réalisés par des caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) pour adapter le modèle ?

Vu la nécessité de moderniser l'outil, ne serait-il pas moins cher et plus utile d'exploiter tous les paramètres à notre disposition ? Ils se retrouvent par exemple dans le modèle LUTI. Ce dernier

Wat is de totale kostprijs? Hoe moet de software verder worden uitgebouwd? Komen er aanpassingen?

Adviesbureau Stratec meent dat er een veel ruimer staal moet komen over de zeven dagen van de week om de mobiliteitsbehoeften correct in te schatten. Welke maatregelen hebt u genomen om de enquêtecapaciteit bij Brussel Mobiliteit te verruimen?

De kostprijs van zulke enquêtes daalt, dankzij het gebruik dat nieuwe technologieën van veralgemeende en geanonimiseerde gegevens maken. Welke technologie gebruikt Brussel Mobiliteit? Welk bedrag investeert het jaarlijks in de aankoop van big data?

Data worden over het algemeen niet per wijk verzameld, wat maakt dat het model minder betrouwbaar is. Wat kunt u daarover vertellen? Waarom is het zo moeilijk om gegevens per buurt of per straat te verzamelen?

De verwerking maakt het blijkbaar onmogelijk om de data meermaals te gebruiken. Dat bemoeilijkt de vergelijking van de resultaten, wat nochtans een van de doelstellingen van de aanbesteding was. Hoe komt dat? Hoe kan het systeem worden gemoderniseerd?

Een van de punten van kritiek is dat de referentie-eenheid enkel de verplaatsing is, waardoor we geen beeld krijgen van welke verplaatsingen eventueel multimodaal gebeuren, terwijl dat net zo belangrijk is nu de mobiliteit evolueert. Daarom zou de referentie-eenheid volgens ons het individu moeten zijn. Hoe kunt u dat probleem verhelpen?

Een ander belangrijk punt van kritiek is de keuze van de indicators. De Musti-berekeningen gebeuren immers op basis van het spitsuur op een weekdag, waardoor vooral woon-werkverplaatsingen worden meegerekend. Andere verplaatsingsgewoonten komen daardoor niet aan bod. Het komt erop aan om voortdurend bij te sturen. De coronacrisis maakt duidelijk hoe flexibel het systeem moet zijn.

Voeren de camera's met automatische nummerherkenning (ANPR) tellingen uit om het model aan te passen?

Zou het niet goedkoper en nuttiger zijn om alle parameters te gebruiken? We kunnen ze bijvoorbeeld uit het LUTI-model halen. Dat bekijkt individueel gedrag en maakt een activiteitgerichte benadering mogelijk waardoor het verschil

considère les comportements individuels et permet une approche par activité rendant très finement compte de la différence entre plusieurs types de déplacements - école, travail, achats, activités sportives, etc. - par tranche horaire, voire à la minute.

Bruxelles Mobilité a un rôle considérable à jouer depuis que la Région a décidé de l'internalisation de ce modèle. Cette administration doit développer une parfaite connaissance interne du modèle, notamment grâce à des formations. Où en est l'actualisation de cette connaissance ?

197

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- De manière générale, le modèle a été mis à contribution, d'une part, pour calculer des indicateurs qui sont des extrapolations de données observées et, d'autre part, pour des tests de scénarios pour lesquels le modèle a été utilisé comme outil d'aide à la décision.

S'agissant des extrapolations, l'outil a permis notamment d'estimer, en combinaison avec des données de comptage actualisées, les distances parcourues annuellement par les véhicules sur le réseau routier. Ces données ont elles-mêmes alimenté des calculs d'émission de polluants et de bruit réalisés par Bruxelles Environnement. Le modèle a également alimenté la réflexion des bureaux d'études - parts modales, origines, etc. - dans le cadre de nombreuses études d'incidences pour des projets immobiliers d'ampleur comme Neo, Delta et le bâtiment BNP Paribas Fortis, ou pour le métro nord dont nous venons de parler.

Musti a également été utilisé pour réaliser des analyses d'accessibilité pour le compte des institutions européennes. Enfin, il a été sollicité tout au long de l'élaboration du plan régional de mobilité (PRM) - le plan Good Move -, en particulier pour répertorier les développements souhaitables sur le réseau de transport public. Comme outil d'aide à la décision, Musti a été sollicité afin de tester des scénarios pour de nombreux projets importants, comme des rénovations de tunnels, le plan directeur du réseau ferré de la STIB, le métro ouest, le tram 71, la rénovation du rond-point Robert Schuman et beaucoup d'autres encore.

Le coût total de développement du modèle est estimé à 700.000 euros, TVA incluse, dépense à ce jour répartie sur la période 2012-2020. Une mise à jour est en cours, qui devra être ajoutée à ce total. Ce montant ne comprend pas les enquêtes et comptages qui ont permis de caler le modèle. Ces derniers permettent d'alimenter la stratégie de mobilité au sens large, y compris pour des utilisations indépendantes de ce même modèle.

199

Vu les montants financiers en jeu dans le cadre de tous ces projets, Bruxelles Mobilité est satisfaite du retour sur investissement de l'outil.

Outre une première mise à jour en cours de finalisation, l'outil est effectivement voué à évoluer vers des concepts plus récents. Cette évolution fait l'objet d'une réflexion et dépendra de la qualité des données collectées lors de la nouvelle enquête sur les déplacements qui est en cours de lancement. Cette dernière obtiendra des réponses - notamment sur les déplacements

tussen meerdere verplaatsingstypes per tijdssegment erg duidelijk wordt.

Brussel Mobiliteit speelt een belangrijke rol sinds het gebruik van Musti kreeg toevertrouwd. Krijgt de administratie opleiding om het volledig onder de knie te krijgen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- Het model is gebruikt om enerzijds door extrapolatie van gegevens indicators te berekenen en anderzijds scenario's te testen en op die manier de besluitvorming te ondersteunen.

De tool heeft het mogelijk gemaakt om, in combinatie met geüpdatete telgegevens, te berekenen welke afstanden auto's jaarlijks op het wegennet afleggen. Die gegevens worden zelf aangevuld met berekeningen van de uitstoot van vervuilende stoffen en de geluidsoverlast die Leefmilieu Brussel maakt. Het model leverde ook input voor effectenstudies bij grootschalige vastgoedprojecten zoals Neo, Delta of de metrolijn naar het noorden.

Musti is ook ingezet om toegankelijkheidsanalyses te maken voor rekening van de Europese instellingen. Tot slot werd Musti gebruikt bij de uitwerking van Good Move, met name om de wenselijke uitbouw van het openbaar vervoer in kaart te brengen. Het werd gebruikt om scenario's voor belangrijke projecten te testen, zoals de renovatie van tunnels, het richtplan voor het MIVB-spoornet, de westelijke metro, tram 71 en de renovatie van de Schumanrotonde.

De totale kostprijs voor de ontwikkeling van het model bedraagt 700.000 euro, btw inbegrepen, een uitgave die over de periode 2012-2020 werd gedaan. Er wordt aan een update gewerkt en dat bedrag komt er nog bij. Het bedrag werd niet gebruikt om enquêtes en tellingen uit te voeren, want die worden ook gebruikt om de ruimere mobiliteitsstrategie uit te tekenen.

Brussel Mobiliteit is tevreden over het resultaat van de investering.

Naast een eerste update die bijna rond is, moet de tool inderdaad evolueren in de richting van de recentste concepten. Die evolutie hangt af van de kwaliteit van de gegevens die bij de nieuwe enquête over de verplaatsingen worden verzameld. De enquête zal informatie opleveren over de verplaatsingen die 16.000 respondenten in de loop van een dag doen, waarvan 8.000 in

réalisés au cours d'une journée - auprès d'un échantillon de 16.000 répondants tous modes confondus, dont 8.000 en Région bruxelloise et 8.000 en Région flamande. Il s'agit donc d'une collaboration. La Région wallonne a fait le choix de ne pas s'associer à l'enquête pour le moment.

Les nouvelles données pourront bientôt être intégrées au modèle, comme celles des caméras de la zone de basse émission et celles relatives aux vitesses et itinéraires issues des opérateurs GPS. Les données émanant des opérateurs téléphoniques sont aussi des éléments complémentaires des données d'enquêtes de déplacement classiques, mais elles ne les remplacent pas. Elles permettent d'avoir des estimations des flux de personnes sur le territoire à des échelles plus larges sans distinction des caractéristiques socio-économiques ou des motifs de déplacement des individus. Ce type de données a déjà fait l'objet d'un marché entre 2016 et 2018. Bruxelles Mobilité publiera sous peu un cahier des charges ayant pour but de reproduire ce marché estimé à 350.000 euros TVA incluse sur trois ans.

Malgré leur coût élevé, les enquêtes de déplacement restent encore aujourd'hui un pilier important de la modélisation des déplacements pour faire le lien entre les comportements de mobilité observés et les différents profils socio-économiques des personnes interrogées.

Le zonage bruxellois du modèle comprend plus de zones qu'il n'existe de secteurs statistiques en Région de Bruxelles-Capitale. En dehors de la Région, les zones sont effectivement plus étendues, car le détail est moins crucial. S'agissant des données de génération de la demande en déplacements, certaines sont collectées à l'échelle du secteur statistique (la population, par exemple) et d'autres ne sont simplement pas disponibles à un niveau de détail aussi bas (les emplois, par exemple).

201 Dans tous les cas, le modèle repose bien sur des données fiables disponibles à des niveaux plus fins que celui de la commune.

L'exercice de reconstruction des données de génération de la demande en déplacements est reproductible à partir des données publiques disponibles à l'échelle des secteurs statistiques et des communes. L'unité de référence de Musti est effectivement le déplacement, quel que soit le mode. Cela découle de l'utilisation d'une modélisation classique en quatre étapes. Ce type de modélisation est encore largement utilisé pour orienter les politiques de mobilité à l'échelle macroscopique.

Musti intègre partiellement l'intermodalité au sein des déplacements. Les déplacements en transport en commun intègrent des temps de marche entre la zone d'origine et l'arrêt de départ lors de la correspondance et entre l'arrêt de destination et la zone de destination finale. C'est également le cas pour les déplacements en voiture à destination de l'hypercentre de la Région où un temps de marche est inclus entre le parking de destination et la zone de destination finale. Enfin, le modèle intègre également le mode de déplacement appelé Park and Ride qui consiste en un déplacement en voiture vers un parking situé

Brussel en 8.000 in Vlaanderen. Het Waals Gewest heeft ervoor gekozen om niet mee te doen.

Weldra kunnen nieuwe gegevens van camera's en GPS-providers in het model worden opgenomen. Ook de gegevens van telefoonbedrijven vormen een aanvulling op de klassieke enquêtes over verplaatsingen. Ze bieden een grootschaliger inzicht in de verplaatsingen zonder rekening te houden met sociaal-economische eigenschappen of individuele redenen voor verplaatsingen. Voor zulke gegevens was er al een aanbesteding in de periode 2016-2018. Brussel Mobiliteit komt binnenkort met de aanbestedingsvoorwaarden voor een nieuwe opdracht ter waarde van 350.000 euro over drie jaar.

Ondanks de hoge kostprijs blijven enquêtes belangrijk om het verband te leggen tussen de mobiliteitsgedragingen en de sociaal-economische profielen van de respondenten.

Het model telt meer Brusselse zones dan het Brussels Gewest statistische sectoren telt. Buiten het gewest zijn de zones groter, omdat details er daar minder toe doen. Een aantal gegevens over de verplaatsingsvraag wordt per statistische sector verzameld, anderen zijn niet zo gedetailleerd beschikbaar.

Het model berust hoe dan ook op betrouwbare gegevens die fijnmaziger dan per gemeente worden verzameld.

De gegevens over de behoefte aan verplaatsingen kunnen opnieuw worden verzameld op basis van openbare gegevens beschikbaar per statistische sector en gemeente. De referentie-eenheid van Musti is inderdaad de verplaatsing, ongeacht de manier waarop die plaatsvindt. Ze is het resultaat van een klassieke modelvorming in vier stappen.

Musti houdt deels rekening met intermodale verplaatsingen. De verplaatsingen met het openbaar vervoer omvatten de looptijd tussen de bestemmingshalte en de uiteindelijke bestemming. Dat geldt ook voor autoverplaatsingen naar het centrum van het gewest, waar rekening wordt gehouden met de looptijd tussen de parkeerplaats en de uiteindelijke bestemming. Het model omvat ook de verplaatsingen naar een overstapparking gevolgd door een traject met het openbaar vervoer naar de eindbestemming.

Op termijn moet de combinatie van openbaar vervoer met andere transportmiddelen dan de auto of lopen in het model worden opgenomen. Er wordt ook bekeken of het mogelijk

à proximité d'un arrêt de transport en commun et un trajet en transport en commun vers la zone de destination finale.

À terme, et pour autant que les résultats de l'enquête de déplacement en cours soient suffisamment précis, la combinaison entre l'utilisation des transports en commun et d'autres moyens de transport que la voiture ou la marche devrait pouvoir être intégrée. La prise en compte plus poussée des chaînes de déplacement est aussi à l'étude.

Le passage à un modèle à l'échelle de l'individu est aussi une piste d'amélioration possible, mais il demande néanmoins une réflexion et une analyse des données bien plus poussées que pour un modèle à quatre étapes. En effet, cela nécessite le passage par une population virtuelle qui doit être représentative pour de nombreuses variables socio-économiques par unité spatiale. En outre, ce type de modélisation implique des temps de calcul supérieurs et engendre une plus grande instabilité des résultats.

Il s'agirait donc d'une remise à plat complète de l'outil. Elle sera peut-être nécessaire à un certain stade, mais il faudra bien en appréhender les tenants et les aboutissants.

203

Le passage à un modèle d'agent impliquerait notamment des ruptures dans les séries d'indicateurs là où, comme le rappelle la question, les comparaisons temporelles sont un des objectifs premiers du modèle.

La mise à jour du modèle doit permettre de réaliser des modélisations sur une journée complète et non plus sur les heures de pointe, et donc de prendre en compte les déplacements en heure creuse et la nuit. Même s'ils permettent une mise à jour plus régulière du modèle pour le calage des flux routiers, les comptages par caméras ANPR ne peuvent en aucun cas remplacer l'ensemble de la chaîne de modélisation, étant donné qu'ils se limitent à certains emplacements et ne sont généralement utilisés que pour compter les modes motorisés.

Les modèles de type LUTI font le lien entre l'occupation du sol et la mobilité. Ils peuvent être agrégés, une unité correspondant à un déplacement, ou désagrégés, une unité correspondant à un agent. Ils génèrent une complexité supplémentaire pour une valeur ajoutée discutable en milieu urbain dense tel que la Région de Bruxelles-Capitale, et n'ont d'intérêt qu'à très long terme. Comme mentionné, une réflexion est en cours sur l'avenir du modèle, notamment sur le passage à un modèle à l'échelle de l'individu, afin d'affiner les résultats.

Deux personnes sont affectées à l'utilisation du modèle, soit environ 1,2 équivalent temps plein. Elles ont fréquemment accès à des formations en modélisation des déplacements. L'internalisation du modèle par l'administration ne veut pas dire qu'il n'y ait plus aucune implication de partenaires extérieurs. Un marché de consultance est en cours et doit donc être intégré aux ressources disponibles pour l'utilisation et la mise à jour dudit modèle.

is om uitgebreider rekening te houden met combinaties van verplaatsingen.

Een overstap naar individuele modellen is nog een mogelijke verbetering, maar die vergt veel diepgaandere data-analyse dan het vierstappenmodel. Er komt een virtuele populatie aan te pas die representatief moet zijn voor sociaal-economische variabelen per ruimte-eenheid. Zo'n model vergt langere berekeningstijden en levert minder stabielere resultaten op.

Dat zou dus neerkomen op opnieuw van nul beginnen. Vroeg of laat moet dat misschien gebeuren, maar we moeten eerst goed inschatten wat daar allemaal bij komt kijken.

De overstap naar een individueel model impliceert onderbrekingen in de indicators terwijl vergelijkingen in de tijd net een van de belangrijkste doelstellingen van het model zijn.

De update moet het mogelijk maken modellen voor een volledige dag te maken en niet enkel voor de spitsuren. Zo kan er dus rekening worden gehouden met verplaatsingen buiten de spits en 's nachts. ANPR-cameratellingen kunnen hoe dan ook niet de hele modelvorming vervangen, aangezien ze beperkt blijven tot een aantal locaties en veelal slechts gemotoriseerde verplaatsingen registreren.

LUTI-modellen leggen het verband tussen grondgebruik en mobiliteit. Hun toegevoegde waarde is twijfelachtig in een stedelijke context en ze hebben slecht op erg lange termijn nut.

Er zijn 1,2 voltijds equivalente werknemers bij betrokken. Zij volgen regelmatig opleidingen over mobiliteitsmodellen. Dat de administratie het model intern beheert, betekent niet dat er geen externe partners betrokken zijn. Er loopt nog een aanbesteding voor een consultancy-opdracht.

205

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Nous attendons beaucoup de cette nouvelle enquête. Vous parlez bien de l'enquête très rigoureuse, organisée tous les dix ans, sur la mobilité à Bruxelles ?

(Acquiescement de la ministre)

Sous la législature précédente, j'ai déposé un texte concernant la mise en place d'un simulateur 3D de planification de la mobilité. Nous étions allés voir un modèle de ce type dans la périphérie parisienne, qui se révélait très performant. Entre le début d'un grand projet d'aménagement et sa réalisation, un très long laps de temps s'écoule, durant lequel énormément de paramètres peuvent changer.

Prenons l'exemple du rond-point Schuman, cher à mon collègue David Weytsman. Entre le début des études et aujourd'hui, quatre ans se sont écoulés, au cours desquels sont intervenus de nombreux changements : transformation de la fin de l'autoroute E40, du tunnel Cortenbergh, du sens de circulation de la rue Froissart, etc. Par conséquent, les données de base sur lesquelles tablaient les études ne sont plus conformes à la réalité. Nous devons pouvoir compter sur des données en temps réel.

Comme vous, j'attends beaucoup de cette nouvelle enquête de mobilité. Elle a tout son sens. Cependant, ne pourrions-nous pas disposer d'un outil de planification tenant davantage compte de toutes les modifications intervenues entre-temps ?

209

Nous agissons avec énormément de retard. Cela ne doit pas nous empêcher d'avancer, mais il faut éviter de prendre des décisions politiques qui auraient un impact négatif sur de nombreux domaines d'activité.

Qu'en pensez-vous ?

211

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Votre question est pertinente. Il serait effectivement intéressant de disposer d'un outil qui nous permette de réagir projet par projet. Musti est un modèle macroscopique. Il ne permet pas de mesurer l'impact d'une piste cyclable ou du réaménagement d'une rue.

Effectivement, il faut tenir compte du délai entre la conception et la finalisation d'un projet. Il importe donc d'actualiser régulièrement les modèles. Les tests permettent de collecter des données en temps réel et de mesurer des impacts plus ponctuels, que Musti ne permet pas de modéliser. Le rond-point Schuman est un bel exemple de configuration analysée à l'aide du logiciel Musti. Entre-temps, des projets d'adaptation ont été envisagés et une réflexion s'impose sur la réduction de l'entrée de ville par l'E40, qui exerce une pression importante sur les quartiers avoisinants. Musti peut difficilement évaluer l'impact d'un ou deux chantiers. Ce modèle ne permet pas d'analyse suffisamment détaillée.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).*- De verwachtingen zijn hooggespannen. U hebt het toch over de grondige mobiliteitsenquête die om de tien jaar in Brussel wordt georganiseerd?

(Instemming van de minister)

Tijdens de vorige regeerperiode heb ik voorgesteld om een 3D-simulator te gebruiken voor mobiliteitsplanning. Tussen de start en de realisatie van een groot project verloopt er heel wat tijd waarin nog veel zaken kunnen wijzigen. Het is belangrijk dat we altijd actuele gegevens kunnen gebruiken. Neem bijvoorbeeld de Schuman-rotonde: daar is de afgelopen jaren al heel wat veranderd op het gebied van mobiliteit.

Ik verwacht net als u veel van de nieuwe mobiliteitsenquête. Kunnen we echter geen planningstool gebruiken die in grotere mate rekening houdt met tussentijdse wijzigingen?

We hebben enorm veel vertraging. Dat mag ons niet verhinderen om verder te werken, maar we moeten vermijden dat we beslissingen nemen die negatief uitpakken voor een heleboel sectoren.

Hoe ziet u dat?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- *U stelt een pertinente vraag. Het zou inderdaad goed zijn mochten we een tool hebben die ons de mogelijkheid biedt om de situatie voor elke afzonderlijk project bij te sturen. Musti is een macromodel waarmee we de impact van een fietspad of de heraanleg van een straat op de mobiliteit niet kunnen meten.*

Zoals u zegt, moeten we rekening houden met de tijd tussen het ontwerp en de afwerking van een project. Daarom moeten de modellen geregeld een update krijgen. Tests bieden de mogelijkheid om actuele data te verzamelen en de impact van kleinschalige ingrepen te meten. Dat gaat niet met Musti.

213 **Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR).**- Vous parliez d'un marché 2016-2018 pour les données téléphoniques. Envisagez-vous de le réitérer pour les trois prochaines années ?

213 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- Nous comptons en effet reproduire ce marché, parce qu'il nous a aidés. Son coût est de 350.000 euros, un montant qui mérite débat, mais il nous permet d'avoir des indications importantes.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR) *(in het Frans).*- U had het over een aanbesteding voor het verkrijgen van de telefoongegevens voor 2016-2018. Bent u van plan die ook voor de volgende drie jaar aan te kopen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).*- Dat zijn we inderdaad van plan. Die gegevens zijn heel nuttig gebleken. Het zou ongeveer 350.000 euro kosten.

- *Het incident is gesloten.*